



GESCHÄFTSBERICHT 2009
Wynental- und Suhrentalbahn

DIE WYNENTAL- UND SUHRENTALBAHN AUF EINEN BLICK

		2009	2008
Personalbestand am Jahresende		132	128
Zugkilometer	[km]	1 466 186	1 206 089
Anzahl Reisende		5 577 627	5 385 410
Personenkilometer	[Pkm]	43 465 547	41 996 329
Gütertonnen	[t]	17 360	27 141
Verkehrs- und Nebenertrag	[CHF]	12 899 410	12 815 931
Betriebsbeiträge	[CHF]	16 321 140	13 645 562
(nach Abzug der Kreditrückzahlung für Investitionsobjekte EBG 56)			
Betriebsaufwand	[CHF]	31 230 129	27 483 970
Unternehmenserfolg	[CHF]	216 664	842 645
Reisende pro Zugkilometer		3.80	4.47
Verkehrsertrag pro Person	[CHF]	1.34	1.34
Verkehrsertrag pro Gütertonne	[CHF]	9.09	8.43
Betriebsausgaben pro Zugkilometer	[CHF]	21.30	22.79

GESELLSCHAFTSORGANE (per 31. 12. 2009)

Verwaltungsrat

Heiz Martin	Gemeindeammann, Reinach, Präsident
Hemmeler Kaspar	Aarau, Vizepräsident
Lehner Urs	Gemeindeammann, Teufenthal
Fricker Hans Peter	Generalsekretär, Departement Volkswirtschaft und Inneres des Kantons Aargau, Buchs
Hermann Kurt	Vizeammann, Schöftland
Lüscher Heinz	Gemeindeammann, Untereentfelden
Merz Karl	MEC Holding, Leimbach
Moll Kurt	Bern
Urech Jolanda	Stadträtin, Aarau
Widmer Ulrich	Vizeammann, Gränichen

Direktion

Grünenfelder Mathias	Direktor
Rufer Marco	Leiter Finanzen
Höner Martin	Leiter Verkehr Bahn
Giger Daniel	Leiter Infrastruktur
Häni Claudio	Leiter Rollmaterial

Revisionsstelle

thv AG, Wirtschaftsprüfung, Aarau



Der Viertelstundentakt fordert Mensch, Maschine und Infrastruktur

Das neue Angebot eines Viertelstundentaktes von Montag bis Samstag ist bei unseren Fahrgästen positiv aufgenommen worden, kann doch die Wynental- und Suhrentalbahn erstmals die Zahl von rund 5.6 Mio. transportierten Kundinnen und Kunden ausweisen. Dies entspricht einer weiteren Verkehrszunahme gegenüber dem bereits erfolgreichen Vorjahr von 3.6%. Wegen den geänderten Anschlussbedingungen am Bahnhof Aarau auf die Schnellzüge der SBB konnte dieses Angebot mit Bund und Kanton Aargau als Besteller vereinbart werden. Insbesondere der Gelegenheits-, Freizeit- und Einkaufsverkehr konnte überdurchschnittlich von diesem Angebotsausbau profitieren. Da die Infrastruktur und das Rollmaterial während den Spitzenzeiten schon vorher für dieses Angebot genügten, gingen wir davon aus, dass mit mehr Fahrpersonal und im Rahmen der Mehrkilometer mit etwas mehr Unterhalt dieses Angebot günstig und einfach bereitgestellt werden könnte und dass die Fahrplanstabilität gewährleistet bleibt. Die Erfahrungen aus dem ersten Betriebsjahr haben uns zum Teil etwas Anderes gelehrt.

Während früher Verspätungen während den Spitzenzeiten in den Zwischenzeiten mit Halbstundentakt abgebaut werden konnten, geht dies beim durchgehenden Viertelstundentakt nicht mehr. Die Lokführer sind daher angewiesen, mittels entsprechender «dynamischer» Fahrweise die Verspätungen zu reduzieren. Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Fahrzeuge, den Stromverbrauch, die Gleise und auch den Fahrkomfort für unsere Fahrgäste. Infolge dieser Dauerbelastung durch starkes Bremsen und schnellem Beschleunigen erhöht sich der Unterhalt an den Fahrzeugen und an der Infrastruktur überproportional, während die Pünktlichkeit auch in den verkehrsschwächeren Zeiten trotzdem nicht besser wird. Auch die Lokführer sind mit unserem engen Fahrplangefüge ständig «unter Strom» und die Belastung am Arbeitsplatz ist damit soweit gestiegen, dass gezielt Gegensteuer gefragt ist. Kommen dann noch während der ohnehin schon stark frequentierten Jahreszeit die Unwegsamkeiten des Winters dazu, so ist es nicht verwunderlich, wenn sich unsere Kundinnen und Kunden über verpasste Anschlüsse und eine schlechte Servicequalität beschweren.

Mit der Einführung des Viertelstundentaktes ist es zudem fast nicht mehr möglich, die Güterzüge am Tag zu führen, da diese den Fahrplan des Personenverkehrs zusätzlich strapazieren. Auch hier resultieren Betriebsmehrkosten, da diese Züge vermehrt zu nächtlichen Randzeiten geführt werden müssen.

Die Situation kann nur schrittweise entschärft werden, indem die zusammen mit den Bestellern im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr definierten Infrastrukturausbauten für einen stabilen Fahrplanbetrieb baldmöglichst realisiert werden. Leider hinkt hier die Realität hinter dem bereits seinerzeit langfristig geplanten, aber bereits heute angebotenen Fahrplan hinterher. Daher müssen auch in absehbarer Zukunft zeitweise Friktionen bei der Einhaltung des Fahrplans in Kauf genommen werden. Wir werden alles daran setzen, dass die Infrastruktur zukunftsgerichtet weiter entwickelt werden kann und dass die dazu nötigen Investitions- und Betriebsmittel rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Mathias Grünenfelder
Direktor

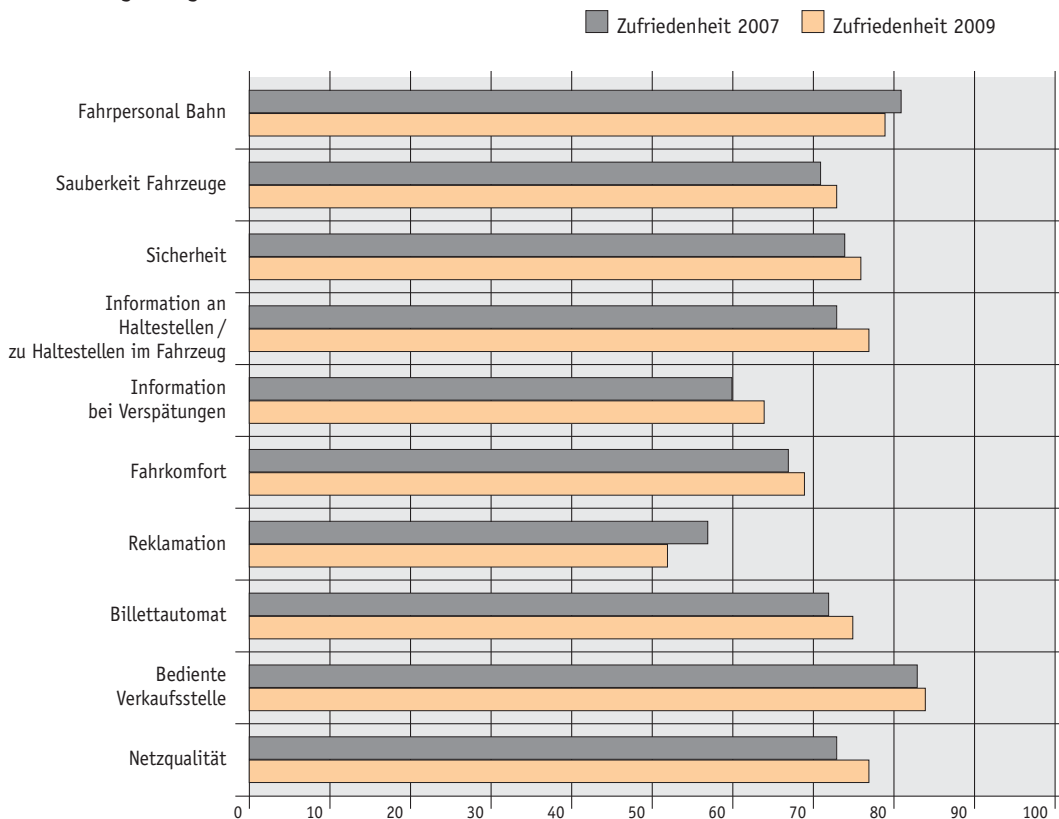


Mitarbeitende

Das Jahr stand im Zeichen des Führungswechsels in der Geschäftsleitung. Neu im Team sind Marco Rufer als Leiter Finanzen und Daniel Giger als Leiter Infrastruktur. Gemeinsam mit den Mitarbeitenden werden die Auswirkungen des Angebotsausbaus und der zahlreichen baulichen und politischen Herausforderungen bewerkstelligt und konsolidiert. Angebotsbedingt hat sich die Anzahl der Mitarbeitenden per Ende Jahr um weitere vier erhöht.

Kundenzufriedenheit klar verbessert

Wiederum hat eine kantonal durchgeführte Umfrage bei unseren Fahrgästen stattgefunden. Gegenüber 2007 konnte die Punktzahl von 71 auf 74 Punkte gesteigert werden. Die Investitionen in den Fahrplanausbau einerseits, aber auch in die Weiterentwicklung der Infrastruktur und des Rollmaterials werden von unseren Kundinnen und Kunden entsprechend benotet. Ebenso hoch willkommen sind die persönliche Beratung und der bediente Verkauf an unseren Verkaufsstellen. Die Besucherfrequenzen und der Umsatz unseres Shops in Oberentfelden entwickeln sich dabei sehr erfreulich. Im Berichtsjahr konnte der Umsatz sowohl im Bahn-, als auch im Detailhandelsverkauf nochmals gesteigert werden.





Eigentrossierung Aarau-Buchs-Suhr

Das Berichtsjahr war gekennzeichnet durch grosse Bauaktivitäten auf verschiedenen Plätzen und der Erkenntnis, dass die Finanzierung nicht ausreichen würde. Während auf der Baustellenseite eifrig vorwärts gebaut wurde und einer zeitgerechten Inbetriebnahme aus heutiger Sicht nichts im Wege steht, mussten auf der Finanzierungsseite zahlreiche Gespräche mit den beteiligten Partnern gemacht werden, um das Gesamtkonzept nicht zu gefährden. Mit grossem auch politischen Einsatz ist es aber der Projektleitung des Kantons Aargau und der Wynental- und Suhrentalbahn gelungen, auch diese Hürde zu meistern.

Im September konnte die neue Rollbockanlage in Betrieb genommen werden. Somit steht weiterhin der Anschluss der Industrie und der Landwirtschaft des Wynentals an das europäische Normalspurnetz zur Verfügung.



Tag der offenen Tür in Gränichen und Schöftland

Im Berichtsjahr wurden wiederum mehrere Meilensteine erreicht. Grund genug für AAR bus+bahn dies gemeinsam mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft und mit der Bevölkerung zu feiern. Während am «VIP-Anlass» das workAARcenter feierlich eingeweiht und der erste Steuerwagen im Beisein des Gemeinderates von Gränichen und des Lieferanten getauft wurde, konnten sich anlässlich eines Tages der offenen Tür die Besucherinnen und Besucher davon überzeugen, wie leistungsfähig unsere Infrastruktur in Gränichen im neuen workAARcenter und unsere Werkstätte Rollmaterial in Schöftland sind. Die über den Erwartungen liegende Besucherzahl zeugt davon, dass unsere Unternehmungen als marktgerechter und innovativer Arbeitgeber in der Region wahrgenommen werden.



Alle neuen Steuerwagen mit erster Klasse in Betrieb

Im Geschäftsjahr konnten alle elf neuen Steuerwagen dem Verkehr übergeben werden. Diese kommen nicht nur bei den Kundinnen und Kunden gut an, sie sind auch mobile Werbeträger für die Gemeinden des Wynen- und Suhrentals. Anlässlich der Generalversammlung in Schöffland konnte der zweite Steuerwagen von Herrn Gemeindeammann Müller unter Aufsicht des Präsidenten und des Direktors getauft werden.

Zusammen mit den sieben umgebauten Erstklasseabteilen der Fahrzeugserie Be 4/8 (neu ABe 4/8) stehen seit dem Fahrplanwechsel genügend Fahrzeuge mit erster Klasse zur Verfügung, so dass diese offiziell eingeführt werden konnte. Es stehen aber nicht nur Plätze für komfortsuchende Fahrgäste zur Verfügung, dank den niederflurigen Steuerwagen mit integriertem Multifunktionsabteil können auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z.B. Mütter mit Kinderwagen, sporttreibende Junggebliebene mit Velos oder Rollstuhlfahrende) jederzeit mit einem komfortablen Einstieg rechnen. Damit das Behindertengleichstellungsgesetz vollständig umgesetzt werden kann, bedarf es in den nächsten Jahren noch die Erhöhung verschiedener Perronanlagen. Bereits heute sind 15 Bahnhöfe und Stationen mit der erforderlichen Perronhöhe von 32 cm ausgerüstet.

Nachfragesteigerung durch Wirtschaftskrise gebremst

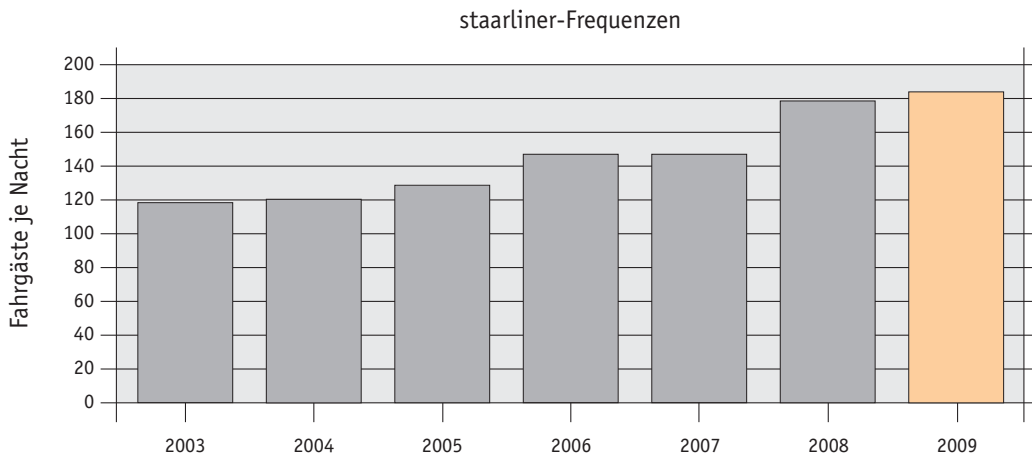
Das Angebot konnte mit dem durchgehenden Viertelstundentakt massiv ausgebaut werden. Die Fahrgastentwicklung bis zur Jahresmitte war denn auch erfreulich. Leider wurde diese Nachfrage wegen der Finanzkrise gebremst. Insbesondere im Einzelreiseverkehr gingen die Einnahmen zurück, da offenbar in der Freizeit weniger gefahren wurde. Über das Jahr betrachtet nahmen die Frequenzen insgesamt um rund 3.6% zu. Damit konnte im Berichtsjahr die neue Rekordsumme von 5.6 Mio. Fahrgäste transportiert werden. Infolge der Wirtschaftskrise ist die Nachfrage beim Güterverkehr deutlich eingebrochen und bei einem neuen «Minusrekord» angelangt.





staarliner, die Erfolgsgeschichte geht weiter

Obwohl auch beim Nachtverkehr die Frequenzen infolge der Wirtschaftsrückganges in der zweiten Jahreshälfte gegenüber dem Vorjahr etwas tiefer sind, konnte erneut eine Zunahme von gut zwei Prozent verzeichnet werden. Aufgrund dieser andauernden Erfolgsgeschichte haben sich die Besteller überzeugen lassen, dass dieses Angebot im neuen Jahr weiter ausgebaut werden soll. Damit leistet der öffentliche Verkehr einen erfolgreichen Beitrag zu einer sicheren Mobilität und nicht zuletzt auch zur Senkung der Verkehrsunfälle infolge Alkoholkonsums.



Gutes Finanzergebnis

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Sondereffekte, die mit den Bestellern vereinbart werden konnten, resultiert insgesamt ein ausgeglichenes Resultat. Der gegenüber Budget erhöhte Unterhaltsaufwand konnte mit reduzierten ordentlichen Abschreibungen kompensiert werden (spätere Ablieferung der Billettautomaten). Infolge des Ausfalls eines Projektleiters in der Infrastruktur konnten die hohen Vorgaben bezüglich der Eigenleistungen zugunsten der Anlagenrechnung nicht erreicht werden und die entsprechenden Leistungen mussten eingekauft werden. Seitens der Abteilung Rollmaterial musste mehr Zeit für Reparaturen aus Unfallschäden aufgewendet werden, was sich immerhin auch bei den Erträgen (Schadenersatzforderungen) positiv ausgewirkt hat.



Einführung ITU mit Anlauf-Schwierigkeiten

Am 12. Dezember war es endlich soweit. Mit einem Jahr Verspätung konnte auf dem ganzen Gebiet der A-Welle der integrale Tarifverbund eingeführt werden. Was bisher erfolgreich im Bereich der Abonnemente nun schon seit 16 Jahren funktioniert, wurde nun auf Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten ausgedehnt. Gleichzeitig wurde der AAR bus+bahn Tarifverbund zusammen mit dem Busbetrieb Aarau ebenfalls abgelöst. Bis es soweit war, wurden unsere Projektmitarbeitenden stark strapaziert und nur mit einem enormen, ausserordentlichen Aufwand gelang die Installation der neuen Automaten so, dass diese auch funktionieren. Leider mussten Kinderkrankheiten auskuriert werden und die Bedienung der Touch-Screen-Automaten löste bei manchen Kundinnen und Kunden einiges «Stirnrunzeln» aus. Die Reaktionen fielen daher relativ heftig aus, was allerdings bei einem solchen Innovationsschritt nicht weiter verwundert. Schon bald werden unsere Fahrgäste die Vorzüge und das ausgeweitete Billettangebot zu schätzen wissen und die Bedienung wird (hoffentlich) zur Routine. Seitens unseres Marketings wurden mittels speziellen Bedieninstruktionen und entsprechendem Prospektmaterial alles daran gesetzt, dass die Kunden im wahren Sinne des Wortes keine Berührungängste haben müssen.

*Beim Spatenstich linear
wird Hand angelegt*



Landverkauf ermöglicht weitere, zwingend notwendige Rückstellungen für die Pensionskasse

Am 30. Oktober konnte unter Beisein von zahlreichen Gästen der Grundstein für das Wohn- und Geschäftshaus linear gelegt werden. Nach mehr als sechs Jahren Planung war es endlich soweit. Mit dem damit zusammenhängenden Landverkauf kann ein wesentlicher Beitrag zur Sanierung der Pensionskasse beigetragen werden, auch wenn diese noch weit entfernt von einer 100 %-igen Kostendeckung ist.

Dank einer wiederum überdurchschnittlichen Performance im Rechnungsjahr von 11 %, den ordentlichen Sanierungsbeiträgen seitens Arbeitgeber und einem ausserordentlichen Arbeitnehmerbeitrag (Verzicht auf Nachzahlung Sonntagszulagen infolge Bundesgerichtsentscheid, sogenanntes «Orange-Urteil») stieg der Deckungsgrad auf 82.67 %. Noch im Berichtsjahr fand bei den Mitarbeitenden die Umfrage betreffend Wechsel zur neu gegründeten Pensionskasse Symova statt, welcher per 1. Juli 2010 vollzogen wird. Auch mit den getätigten Rückstellungen klafft noch immer ein Deckungsloch von mehreren Millionen Franken, welches strukturbedingt (Anteil des Rentnerkapitals) nur schwierig allein mit ordentlichen Sanierungsbeiträgen zu stopfen ist.

Aarau, 5. Mai 2010

Zusammenfassender Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards (PS) vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

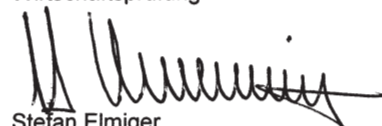
In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht. Das Bundesamt für Verkehr hat die Rechnung im Sinne von Art. 70 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 geprüft und ohne Vorbehalte genehmigt.

Wir empfehlen der Generalversammlung, die vorliegende Jahresrechnung 2009 zu genehmigen.

thv AG

Wirtschaftsprüfung



Stefan Elmiger
Leitender Revisor
zugelassener Revisionsexperte
dipl. Wirtschaftsprüfer



Rolf Kihm
zugelassener Revisionsexperte
dipl. Wirtschaftsprüfer

ERFOLGSRECHNUNG AUFWAND

	Rechnung 2009	Rechnung 2008
Personalaufwand	13 409 476	12 204 387
Gehälter und Löhne	10 912 697	9 924 386
Zulagen, Nebenbezüge, Dienstkleider	689 714	534 854
Sozialaufwand	1 807 066	1 745 147
Sachaufwand	7 976 021	6 516 523
Allgemeine Aufwendungen	2 426 736	1 786 788
Verkehrswerbung und Provisionen	485 681	395 055
Versicherungen, Schadenersatz	289 744	291 014
Betriebsbesorgungen durch Dritte	798 946	706 407
Pacht und Miete	252 427	262 707
Energie und Verbrauchsstoffe	1 344 818	1 173 598
Material und Fremdleistungen für Unterhalt	2 377 669	1 900 954
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	2 737 369	2 573 194
Abschreibungen	7 079 725	5 520 668
Anlagen	2 487 722	2 497 660
Fahrzeuge	2 544 565	2 002 033
Mobilien	139 065	99 617
Restbuchwerte	1 903 134	920 906
Umlaufvermögen	5 239	452
Kapitalkosten	27 538	669 198
Total Betriebsaufwand	31 230 129	27 483 970
Übriger Aufwand	5 910 137	1 709 860
Rückstellung für PK-Sanierung	4 000 000	
Rückstellung für Anpassung BDWM-Fahrzeuge	1 900 000	1 650 000
Gesetzliche Rücklagen Art. 56 EBG	10 137	59 860
Unternehmensergebnis	216 664	842 645
Total	37 356 930	30 036 475

ERTRAG

	Rechnung 2009	Rechnung 2008
Verkehrsertrag Personenverkehr	7 463 721	7 216 785
Billette	2 359 823	2 393 870
Mehrfahrtenkarten	782 289	735 353
Abonnemente	4 068 460	3 879 799
Übriges	253 149	207 763
Verkehrsertrag Güterverkehr	157 832	228 820
Wagenladungsverkehr	133 486	208 354
Gepäck- und Postverkehr	24 346	20 466
Abgeltung	18 246 124	15 570 544
Verrechnung mit Kreditrückzahlung EBG 56	1 924 984	1 924 982
übrige Abgeltungen	16 321 140	13 624 602
Zusatzleistungen EURO 08	0	20 960
Nebenertrag	5 277 857	5 370 326
Betriebsbesorgung für Dritte	756 551	762 474
Pacht und Miete	590 141	579 393
Leistungen für Dritte	937 804	1 048 690
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	1 097 930	1 621 630
Ertrag aus Beteiligungen und Umlaufvermögen	209 139	399 687
Übrige Betriebserträge	1 686 292	958 452
Total Betriebsertrag	31 145 534	28 386 475
Übriger Ertrag	6 211 396	1 650 000
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	4 210 120	
Zusatzabgeltung gem. EBG 49 für BDWM-Fahrzeuge	1 900 000	1 650 000
ausserordentlicher Ertrag	101 276	
Total	37 356 930	30 036 475

BILANZ per 31. Dezember

	2009	2008
Anlagevermögen	139 187 919	129 847 825
Anlagerechnung	194 595 370	188 662 275
./. Abschreibungen	102 745 369	109 553 762
Buchwert Anlagevermögen	91 850 001	79 108 513
Unvollendete Anlagen	47 259 917	50 661 311
Beteiligungen	78 001	78 001
Umlaufvermögen	19 710 861	18 829 347
Barbestände, Postcheck, Banken	11 037 872	9 696 387
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 679 269	1 907 680
Forderungen gegenüber Busbetrieb Aarau	34 461	0
Übrige Forderungen	133 691	733 137
Wertschriften	6 567 558	6 139 946
Lagervorräte	85 203	76 250
Aktive Rechnungsabgrenzung	172 807	275 947
Total Aktiven	158 898 780	148 677 172
Eigenkapital	16 186 547	15 335 507
Grundkapital	10 183 000	10 183 000
Rücklagen gemäss Art. 64 Abs. 2 EBG	4 161 539	3 278 108
Abschreibungsreserven gemäss Art. 10 Abs. 3 REVO	1 611 518	1 611 518
Übrige Reserven und Rücklagen	271 275	262 881
Verlustvortrag aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	- 40 785	0
Fremdkapital	21 526 677	14 084 596
Langfristige Verbindlichkeiten:		
Darlehen und Hypotheken	0	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten:		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2 131 306	3 487 224
Verbindlichkeiten gegenüber Busbetrieb Aarau	0	53 160
Übrige Verbindlichkeiten	236 408	229 293
Rückstellungen	17 887 332	9 308 592
Passive Rechnungsabgrenzung	1 271 631	1 006 327
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	120 968 892	118 414 424
Bedingt rückzahlbare Darlehen	67 119 495	62 950 043
Rückzahlbare Darlehen	22 876 530	24 801 514
A fonds perdu – Beiträge	30 972 867	30 662 867
Unternehmensergebnis	216 664	842 645
Total Passiven	158 898 780	148 677 172

ANHANG GEMÄSS ART. 663B OR

31. 12. 2009

31. 12. 2008

Brandversicherungswerte der Anlagen	186 837 000	199 887 000
davon: Gebäude	45 632 000	48 582 000
übrige Anlagen und Mobilien inkl. Lagervorräte	31 830 000	31 630 000
Fahrzeuge	109 375 000	119 675 000
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	229 633	192 673
Unterdeckung in der Vorsorgeeinrichtung am Jahresende	7 973 419	10 999 332
davon zurückgestellt	5 581 733	1 581 733
Wesentliche Beteiligungen		
RAILplus AG – die Meterspurigen, Bern Förderung der Zusammenarbeit zwischen Meterspurbahnen Aktienkapital nom. CHF 210 000, Anteil = 11,4 %	24 000	24 000

Risikobeurteilung

Die bereits regelmässig durchgeführten Risikobetrachtungen wurden dokumentiert und verfeinert und entsprechende Massnahmen ausgelöst. Damit wird gewährleistet, dass das Risiko einer wesentlichen Fehlaussage in der Rechnungslegung als klein einzustufen ist.

Andere gesetzlich vorgeschriebene Angaben:

keine



VERGLEICHSAHLEN

2009

Jahr	Zug-Kilometer [km]	Beförderte Personen	Personen-Kilometer [Pkm]	Güter-Tonnen [t]	Tonnen-Kilometer [tkm]	Betriebs-Ertrag [CHF]	Ertrag Personen-verkehr [CHF]	Ertrag Güter-verkehr [CHF]	Betriebs-Aufwand [CHF]	Saldo der Erfolgsrechnung [CHF] *	Pers. je Zug-km	Einnahmen in Franken			
												je Person	je Pkm	je Tonne	
1905	329 746	803 575	5 809 134	27 276	250 167	276 071	203 781	69 493	276 894	-823	2.44	0.254	0.035	2.55	0.278
1910	280 027	868 279	5 675 324	44 310	424 253	358 797	232 851	115 769	302 756	56 041	3.10	0.268	0.041	2.61	0.273
1920	291 514	1 357 591	8 686 860	56 192	546 406	965 855	546 148	409 332	849 334	116 521	4.66	0.402	0.063	7.28	0.749
1930	288 866	1 138 555	6 834 811	61 374	580 258	890 868	503 158	372 937	815 253	75 615	3.94	0.442	0.074	6.08	0.643
1940	308 715	1 003 546	6 986 352	58 624	671 928	768 982	444 257	312 434	720 426	48 556	3.25	0.443	0.064	5.33	0.465
1950	528 960	2 624 455	18 157 020	69 938	670 584	1 730 943	1 047 089	489 414	1 720 836	10 107	4.96	0.399	0.058	7.00	0.730
1955	560 767	3 002 094	21 469 266	71 711	706 524	1 969 047	1 214 496	704 747	1 930 021	39 026	5.35	0.405	0.057	9.83	0.997
1960	627 187	3 331 466	23 041 338	70 563	769 575	2 625 560	1 466 770	801 025	2 569 503	56 057	5.31	0.440	0.064	11.35	1.041
1965	641 895	3 952 007	30 558 948	80 581	866 875	3 290 479	2 015 036	913 125	4 206 443	-915 963	6.16	0.510	0.066	11.33	1.053
1970	721 034	3 694 833	28 302 420	105 236	1 128 416	3 810 593	2 146 788	1 151 069	5 682 300	-1 871 707	5.12	0.581	0.076	10.94	1.020
1975	814 669	3 446 526	28 418 914	65 056	700 146	5 229 185	2 719 909	1 410 931	8 702 516	-3 473 331	4.23	0.789	0.096	21.69	2.015
1980	1 005 446	3 552 399	28 336 149	79 953	941 118	5 661 688	3 243 250	1 111 313	10 089 757	-4 433 590	3.53	0.913	0.114	13.90	1.181
1985	1 074 709	3 826 354	30 332 358	73 885	931 171	7 570 686	4 147 697	1 520 668	13 589 982	-5 240 297	3.56	1.084	0.137	20.58	1.633
1990	1 093 161	4 016 320	32 673 385	63 597	828 782	9 256 963	4 937 431	1 423 381	16 834 130	-7 507 345	3.67	1.229	0.151	22.38	1.717
1995	1 092 038	3 969 828	32 312 273	58 347	803 724	9 746 033	5 963 325	551 069	19 925 284	-8 754 662	3.64	1.502	0.185	9.44	0.686
1996	1 091 048	3 966 376	32 361 185	29 538	437 185	20 284 919	5 795 556	303 978	19 806 816	262 578	3.64	1.461	0.179	10.29	0.695
1997	1 089 269	4 010 854	32 720 135	38 921	572 416	21 045 878	5 729 695	388 310	20 851 915	62 765	3.68	1.429	0.175	9.98	0.678
1998	1 091 706	4 099 805	33 494 337	43 892	627 289	21 768 459	5 267 701	425 999	20 987 244	703 640	3.76	1.285	0.157	9.71	0.679
1999	1 090 304	4 003 874	32 356 657	30 720	428 463	21 460 593	5 347 794	306 341	21 225 434	170 800	3.67	1.336	0.165	9.97	0.715
2000	1 090 832	4 017 292	32 504 851	36 580	476 626	21 975 882	5 134 793	345 609	21 756 219	49 689	3.68	1.278	0.158	9.45	0.725
2001	1 076 088	4 112 171	33 281 372	30 366	448 177	21 603 089	5 170 993	304 595	21 226 748	188 326	3.82	1.257	0.155	10.03	0.680
2002	1 069 285	4 141 593	33 515 094	30 194	444 068	22 811 173	5 512 474	381 453	22 316 446	47 155	3.87	1.331	0.164	12.63	0.859
2003	1 114 780	4 145 384	33 477 939	30 691	454 389	22 700 694	5 668 509	262 631	22 422 017	232 034	3.72	1.367	0.169	8.56	0.578
2004	1 120 015	4 245 368	34 316 705	33 595	506 339	22 881 542	5 733 535	281 610	22 927 608	-70 512	3.79	1.351	0.167	8.38	0.556
2005	1 154 287	4 535 136	36 476 107	28 918	420 833	23 125 504	6 065 136	257 547	22 889 303	211 122	3.93	1.337	0.166	8.91	0.612
2006	1 204 060	4 685 087	36 943 583	31 077	489 676	23 984 336	6 181 798	256 218	23 580 263	512 944	3.89	1.319	0.167	8.24	0.523
2007	1 204 499	4 921 467	38 339 652	33 206	526 487	25 887 494	6 470 519	273 523	25 063 243	768 069	4.09	1.315	0.169	8.24	0.520
2008	1 206 089	5 385 410	41 996 329	27 141	432 398	28 386 475	7 216 785	228 820	27 483 970	842 645	4.47	1.340	0.172	8.43	0.529
2009	1 466 186	5 577 627	43 465 547	17 360	271 284	31 145 534	7 463 721	157 832	31 230 129	216 664	3.80	1.338	0.172	9.09	0.582
	+21.6%	+3.6%	+3.5%	-36.0%	-37.3%	+9.7%	+3.4%	-31.0%	+13.6%	-74.3%	-14.8%	-0.1%	-0.1%	+7.8%	+9.9%

* bis 1975; Betriebsergebnis